



Early Journal Content on JSTOR, Free to Anyone in the World

This article is one of nearly 500,000 scholarly works digitized and made freely available to everyone in the world by JSTOR.

Known as the Early Journal Content, this set of works include research articles, news, letters, and other writings published in more than 200 of the oldest leading academic journals. The works date from the mid-seventeenth to the early twentieth centuries.

We encourage people to read and share the Early Journal Content openly and to tell others that this resource exists. People may post this content online or redistribute in any way for non-commercial purposes.

Read more about Early Journal Content at <http://about.jstor.org/participate-jstor/individuals/early-journal-content>.

JSTOR is a digital library of academic journals, books, and primary source objects. JSTOR helps people discover, use, and build upon a wide range of content through a powerful research and teaching platform, and preserves this content for future generations. JSTOR is part of ITHAKA, a not-for-profit organization that also includes Ithaka S+R and Portico. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

- On the Rate of Mortality among Persons of Intemperate Habits. By F. G. P. Neison, Esq., F.L.S.—Statistical Journal, Vol. XIV., p. 3. Sept., 1851.
- Census of Great Britain, 1851.—Tables of the Population and Houses in the Divisions, Registrations, Counties, and Districts of England and Wales; in the Counties, Cities, and Boroughs of Scotland, and in the Islands in the British Seas. Presented to both Houses of Parliament by command of Her Majesty. London. 1851.
- Census of Ireland.—Abstracts of the Census of Ireland taken in 1841 and 1851, arranged according to the Counties, and showing the Number of Houses, and of Families and Persons, with the Increase or Decrease in each between 1841 and 1851; and the Decrease per cent. of each between 1841 and 1851. Ordered by the House of Commons to be printed, 8 Aug., 1851. No. 673.
- Wilhelm Benecke's System des See Assecuranz und Bodmerei Wesens. (Benecke's System of Marine Insurance and Bottomry.) Enlarged and corrected to the present time by Vincent Notte. Hamburg: Berthes-Besser und Mauke. 1851.
- Revue des Assurances, ou Recueil des questions théoriques et pratiques des lois, ordonnances, jugemens, arrêts, et réglemens en matière d'assurances. Par J. Dubroca. T. 7. Livraisons 4, 5, 6, 7. Paris. 1851.
- Rundschau der Versicherungen, oder Sammlung von Rechnungs-abschlüssen Statuten, theoretischen und praktischen Fragen, Gesetzen Verordnungen, Gutachten Tarifen und allen das Versicherungswesen berichrenden Gegenständen Herausgegeben von E. A. Masius. I. Jahrgang Sechste Licferung. Monath September. Leipzig. 1851.

INSTITUTE OF ACTUARIES.

“Nous venons d'assister à un grand et beau spectacle! Spectacle digne de la nation qui en a pris l'initiative et de l'institution qui en était l'objet!

“L'Angleterre, cette terre par excellence de l'association, qui ne demande pour féconder une pensée utile que la liberté de son action et sa place au soleil, a vu dans ces dernières années l'institution des assurances prendre chez elle un développement inouï. Ce succès, dont on fait trop facilement les honneurs au caractère du peuple anglais est dû principalement à l'intelligence de ceux qui sont placés à la tête de l'institution. En Angleterre, chaque industrie importante, maîtresse absolu de ses actes et de sa direction particulière, relève, en ce qui concerne le progrès, le développement, la fortune de l'institution, d'un comité, conseil ou corporation qui représente la science, l'activité, l'intelligence, l'expérience de tous.

“L'institution est-elle attaquée? Le Conseil qui ne saurait être pris à l'improviste ouvre les arsenaux de défense et les assaillants trouvent derrière l'idée de nombreux et puissants défenseurs.

“Est-elle ignorée, ou a-t-elle à combattre l'indifférence publique? Ce que les forces d'un seul ne permettraient pas d'essayer, les forces combinées le rendent facile et du sein de la réunion s'élève une de ces clameurs immenses que la presse recueille et porte chaque matin à la connaissance du pays tout entier.

“Citez-moi une grande industrie, une grande institution anglaise, que

n'ait eu sinon à se défendre, au moins à se produire avec cet ensemble de forces pour arriver au succès!

“L'assurance, cette institution aux mille combinaisons heureuses, dont le triomphe, sur plusieurs points, est retardé par l'ignorance publique, doit ses succès en Angleterre aux efforts intelligents et au zèle d'un corps qui se recrute dans le sein des Compagnies elles-mêmes et que l'on nomme *Institute of Actuaries*. Rien de ce qui peut être utile à la science des assurances et que l'Europe, le monde entier, reproduit ou publie n'échappe à l'examen et à l'observation de MM. les Actuaries. Ils tiennent avec un soin extrême une sorte de Grand Livre des faits et gestes de l'assurance dans tout pays. Opinions et théories, faits et statistique, tout passe au creuset de *Chatham-place*, et, à des jours donnés, chacun peut venir enrichir sa collection des observations de l'Institut et y puiser les renseignements pratiques que la science a révélés.

“Aussi les assurances en Angleterre sont une institution aussi respectée que respectable; ceux qui les dirigent comptent dans la société, dans les académies, dans l'Etat! Elles sont toutes populaires; elles pénètrent partout et partout elles apportent consolation, espérance ou sécurité. Oui, c'est une noble institution que celle des assurances; née d'hier, elle est appelée, si on lui laisse son génie et sa liberté, à couvrir de son égide la société tout entière; mais, comme toutes les choses bonnes, elle a ses ennemis, ses détracteurs, ses jaloux; heureux le pays qui a, comme l'Angleterre, des hommes d'intelligence et de valeur qui ne mesurent pas à leur propre vie la longévité de l'institution et qui ne mettent pas sous le boisseau la lumière qui doit profiter à tous!”—*Revue des Assurances*, t. vii. p. 97.

Such are the observations of our cotemporary M. Dubroca, introductory to his animated account of the proceedings at the July meeting. It is gratifying to perceive that, in the judgment of this observant and intelligent author, the importance of the objects which the Institute has in view has been by no means overrated, and our readers will perceive incidentally from other documents submitted to them in the present Number, that similar views are entertained by the writers of other countries. What, indeed, can be more obvious than the want, in a country like England, of some arena in which the mathematical branches of political economy may be studied, and the more intricate questions of finance resolved; and where are to be found more fit protectors and cultivators of such learning than those whose daily occupation calls for acquirements in it of the highest order? That they have not been recognised as such hitherto is to be attributed, in a great degree, to the apathy of the general body. But that the power lies with them there can be no doubt; and glad are we to perceive that the indifference heretofore observable amongst the members of it is at length disappearing, and that already the dawn of a better state of things is to be seen. The Institute has only to be true to itself: it comprehends intellect and knowledge of a rarer quality, and of greater national utility than that possessed by the ordinary run of similar associations; and with due energy and perseverance this cannot fail to appear.

We now redeem, so far as our space will admit, the promise made in our last Number, and insert the papers referred to in the proceedings of the 5th July last, as comprised under Appendices A and B. The remaining ones, C and D, will appear in the next.

APPENDIX A.

Paper presented by M. Flemmich, of Antwerp, on the subject of Maritime Assurance.

LA réunion générale des délégués des divers établissemens d'assurances maritimes aura nécessairement pour but de viser aux moyens de se mettre d'accord sur les bases fondamentales du système d'assurances en général, sauf à en modifier les détails d'après les législations particulières des divers états.

Le contrat d'assurance qui, dans son origine, n'était qu'un moyen licite pour se garantir, moyennant une indemnité qu'on nomme prime, des pertes que le commerce pouvait essuyer par suite d'événemens et de sinistres dérivant directement des dangers auxquels étaient exposés les navires et leurs cargaisons pendant la navigation, est devenu peu à peu un contrat de spéculation.

Divers états modernes ont limité les droits qu'on a de se faire assurer, de là des contradictions inexplicables dans la comparaison des diverses législations. Il serait inutile de rechercher les motifs qui ont guidé les anciens législateurs lors de la rédaction des réglemens et des lois qui, pendant des siècles, ont servi de base aux droits et devoirs tant des assureurs que des assurés, à moins qu'on ne fût décidé d'en venir à une réforme complète pour reporter le contrat d'assurances à son but primitif.

Afin de tâcher de remédier aux abus existants et coordonner autant que possible les dispositions législatives ou usages admis par les diverses places d'assurances maritimes, il conviendra de mettre en parallèle quelques-unes de ces contradictions, et on verra que ce qui est admis et légal dans un pays est une prohibition et cause de nullité d'assurance dans d'autres.

De cet état de choses est né une manie de spéculation sur les assurances maritimes, qui donne lieu non-seulement à de graves abus, mais donne même matière à des actions illicites; entre autres :—L'Exagération de la valeur estimée des marchandises sur laquelle porte l'assurance;—L'Assurance sur corps de navires, avec réserve en cas de délaissement de retenir le Fret, en opposition aux dispositions de l'Art. 386 du Code de Commerce Belge et Français; L'Assurance sur Armement et mise dehors, pour les navires allant à la pêche, avec condition que le capital assuré sera payé en toute circonstance, si le navire se perd, &c.; Les Assurances sur bonne arrivée, sans indication de l'aliment ou des motifs pour lesquels on prend l'assurance, avec clause qu'en cas de perte on n'aura à produire que la police.

Avant d'entrer en détails sur quelques questions traitant spécialement des assurances maritimes, il m'a paru qu'il conviendrait d'indiquer quelques mesures générales à prendre pour le bien être et la sécurité de la navigation, et qui tous sont liés par leurs résultats avec les Assurances Maritimes.

Dans cette catégorie il y aura lieu à comprendre :—

1. Les Visites des Navires.
2. Les Qualités requises pour être Capitaine ou Commandant de Navire.
3. La Composition de l'Equipage.
4. L'Etablissement du système de Pilotage.
5. L'Etablissement d'un système uniforme pour le placement des bouées et balises, tant sur les bancs extérieurs que ceux à l'entrée des ports et des havres.
6. L'Etablissement des Phares et Fanaux.

1.—*De la Visite des Navires.*

Si, par la cupidité des armateurs, on voit naviguer des navires qui, par leur âge, leur vice de construction, ou le mauvais état de leur mâture et grément, ne méritent aucune confiance, n'est-on pas convaincu qu'une police sévère devrait empêcher d'exposer ainsi volontairement la vie des hommes? On serait effrayé du nombre des victimes qui ont lieu annuellement par suite du

mauvais état dans lequel on expédie les navires, mais s'il y a des reproches à faire aux armateurs, ne peut-on pas en faire également aux assureurs qui, par suite d'une concurrence sans limites, assument sur eux les pertes matérielles qui en sont les conséquences, et ce moyennant de légères augmentations de primes, non-seulement en dehors de toute proportion des primes fixés pour de bons risques, soit des navires de toute confiance, mais qui le sont également en comparaison du grand risque dont ils se chargent; non-seulement l'armateur d'un vieux navire fait la concurrence aux bons navires et aux armateurs consciencieux, mais il n'expose en capital que la moitié, souvent même que le tiers de la somme déboursée par les armateurs de bons navires; de là survient cet abaissement dans les frets, qui, après déduction des frais, ne laissent pas, en produit net, de quoi entretenir convenablement les navires, bien moins encore un bénéfice en rapport avec les chances de perte auxquelles les armateurs sont exposés.

Si les assureurs réunis ne sont pas à même d'obtenir de tous les gouvernements maritimes des dispositions légales donnant des garanties réelles sur le bon état de navigabilité des navires, ils ont entre leurs mains un moyen pour ainsi dire certain d'y porter grand remède. Le Shipping Register de Londres et Régistre Veritas du Lloyd Français indiquent assez exactement les qualités des navires, pour encourager le commerce de donner la préférence aux navires bien cotés; il n'y aurait qu'à augmenter les primes d'assurances en proportion des cotes inférieures, et refuser nettement toutes les assurances sur navires mal-cotés, même celles que l'on proposerait franc d'avarie grosse et particulière, car la perspective d'une perte totale existe toujours, et par l'une ou l'autre fausse manœuvre on parvient assez souvent au but que l'on se propose; et en attendant, les assureurs ne sont-ils point la cause que la vie des équipages est exposée à des dangers imminents, et entièrement en dehors du danger ordinaire de la navigation, auquel tout marin se trouve exposé par suite de son état.

En cas de réclamations pour avaries aux navires, tous les assureurs devraient être très sévères sur la production des certificats de visite qui doivent se faire avant le départ du navire, et ce d'après les dispositions légales du pays d'où le navire est parti, ou bien, d'après les dispositions légales du pays dont il porte le pavillon; par une pareille mesure, on serait bien obligé de se conformer aux lois des divers états où les visites de navires, avant de prendre charge, sont obligatoires, et on parviendrait à écarter ceux qui, par leur état de vétusté ou manque d'entretien, ne sont pas capables d'entreprendre le voyage.

2.—Des Qualités requises pour être Capitaine ou Commandant de Navire.

La grande concurrence ayant baissé les frets en dehors de toute proportion pour laisser un bénéfice raisonnable aux armateurs, ceux-ci sont obligés de viser aux moyens de faire des économies; non-seulement le navire ne reçoit pas en tems utile les réparations nécessaires pour l'entretenir en bon état de navigabilité, mais on pousse l'économie jusqu'à en donner le commandement à des hommes qui n'ont pas les talens requis pour les commander et les conduire.

Dans la navigation il y a une distinction à faire :—

1. Pour les voyages de long cours.
2. Pour ceux du grand cabotage.
3. Pour ceux du petit cabotage.

Divers états d'Europe exigent des connaissances spéciales pour avoir le droit de pouvoir commander des navires pour ces trois sortes de voyages, et cependant en cas de réclamation pour perte de navire, jamais les assureurs ne requièrent la production du brevet du capitaine pour leur prouver que celui qui en avait le commandement était à la hauteur de sa mission.

Il est impossible de généraliser cette mesure, mais que chacun dans son pays exige l'exécution fidèle des dispositions législatives, et refuse tout nettement le remboursement de sinistres arrivés à des navires commandés par des capi-

taines n'ayant point les qualités requises pour remplir la place qu'ils occupent, et on verra de suite les armateurs se mettre en garde de courir la chance de recevoir un refus de remboursement par suite de ce qu'ils ont confié le commandement de leurs navires à des hommes reconnus pour n'avoir que les connaissances requises pour être *maîtres au cabotage*, tandis qu'ils leur ont donné le commandement de navires pour le long cours.

Comme naturellement chacun se fait payer d'après ce qu'il vaut, donc, d'après les talens qu'il a, il est naturel qu'on obtient pour un moindre salaire un maître au cabotage pour faire un voyage au long cours, que celui qu'exigerait un ancien marin ayant passé par tous les grades, et ayant toutes les connaissances pratiques et théoriques pour remplir honorablement la mission dont il doit être chargé.

Mais est-ce bien aux armateurs seuls que ce reproche doit s'adresser, ont-ils seuls sur la conscience les victimes occasionées par la perte de navires par suite de l'incapacité des capitaines ?

Pour ne parler que des affaires de France, les lois et les réglemens déterminent avec beaucoup de sagesse les qualités requises pour être admis au grade correspondant aux divers genres de navigation, et donnent donc une garantie morale aux marins en sous-ordre, que leur chef a les capacités requises pour veiller à leur conservation et diminuer les chances malheureuses auxquelles leur profession dangereuse les expose; mais que fait maintenant l'assureur ? Au lieu de prêter main-forte à la stricte exécution de la loi sur la matière, il insère deux mots dans sa police d'assurance; après l'indication du nom du capitaine, on ajoute : "ou tout autre à sa place," *reçu ou non reçu*, ce qui en termes vulgaires veut dire *ayant ou n'ayant pas* les qualités ou les capacités requises pour le commandement qu'on lui donne.

Et cependant l'expérience ne prouve-t-elle pas que l'assureur a une moindre chance de perte sur un navire de médiocre qualité, mais naviguant sous le commandement d'un capitaine expérimenté, que sur un navire de première classe mais commandé par un homme sans connaissances ni capacités ? Pour remédier autant que possible à cet inconvénient l'assureur devrait exiger, que le commandement des navires ne fût donné qu'à des hommes reconnus capables d'après les lois et réglemens du pays sous le pavillon duquel ils naviguent ; — que tout changement de capitaine après l'assurance faite sur le navire devrait être indiqué à l'assureur, sauf force majeure dont l'assuré aura à justifier en cas de sinistre; de cette manière les armateurs ne pourraient plus changer de capitaine à bon plaisir, et remplacer celui qui était reconnu bon et capable par les assureurs par un homme soit inconnu, ou reconnu par les assureurs, ne méritant pas toute leur confiance, soit par ses antécédents ou tout autre motif.

3.—De la Composition des Equipages.

Les mêmes motifs d'économie, pour ne pas dire de cupidité, qui président dans le choix du capitaine commandant le navire, se poursuivent, lorsqu'il s'agit de la composition de l'équipage et du choix à faire pour les autres officiers et sous-officiers.

Dans divers pays on exige des examens spéciaux pour obtenir le diplôme de second (mate) au long cours, ou au grand ou au petit cabotage. Dans un voyage au long cours et au grand cabotage, ne devrait-il pas y avoir au moins, toujours à bord, un homme capable de prendre le commandement du navire en cas de maladie ou de décès du capitaine; et en ne faisant ce choix que parmi les hommes ayant des diplômes de capacité ou reconnus pour tels par les services et les voyages antérieurs, n'augmenterait-on pas la sécurité de la navigation, donc les chances de perte ne seraient-elles pas diminuées dans la même proportion ?

Ensuite, au lieu d'avoir à bord un certain nombre d'hommes au fait du rude métier de marin, on en réduit le nombre au-delà du nécessaire pour le remplacer par des jeunes gens n'ayant aucune expérience de la mer et, par conséquent, déconcertés au moindre événement qui se présente.

Les moyens pour remédier à ce mal sont, il est vrai, très difficiles, pour ne pas dire impossibles à établir; mais si la concurrence parmi les assureurs en général ne fut point si grande on pourrait obliger l'armateur, en cas de réclamation pour perte du navire, de justifier de l'état de son équipage et de leur nombre, qui doit toujours être en proportion du tonnage du navire, et surtout de la capacité des officiers de bord; la crainte de devoir justifier, le cas échéant, serait, à elle seule, un frein pour ne faire admettre que des marins expérimentés et capables, pour remplir la place qu'ils doivent occuper d'après le rôle d'équipage.

Viser à un moyen pour parvenir à ce but, serait une belle œuvre philanthropique et empêcherait annuellement bien de sinistres, et épargnerait la vie à beaucoup de marins qui ne sont maintenant victimes que de l'incapacité ou de l'incurie de l'ensemble de l'équipage.

4.—De l'Etablissement d'un système général de Pilotage.

Plusieurs gouvernemens ont, il est vrai, établi un bon système de pilotage, tant pour ce qui est de celui qui a lieu sur les côtes pour l'entrée et la sortie des navires venant de la pleine mer, mais aussi pour tout ce qui est relatif au pilotage des eaux allant de la pleine mer jusqu'à l'entrée des ports, soit le pilotage de l'intérieur sur les fleuves et les rivières.

Mais l'ensemble du pilotage laisse encore beaucoup à désirer, car combien de fois ne voit-on pas des navires périr sur la côte et à l'entrée des ports, même dans les eaux intérieures, par la seule incapacité des pilotes; et n'est-il pas malheureux pour un bon capitaine, d'être, pour ainsi dire, obligé de confier la direction de son navire au premier individu qui se présente, en venant de la haute mer, et ce parcequ'il prend le titre de pilote, ou qu'il est porteur d'un diplôme.

Les administrations de pilotage ne devraient admettre les pilotes qu'après un très sévère examen, et ensuite dans le diplôme qu'on leur délivre, bien détailler les localités pour lesquelles il a été admis comme pilote.

Dans divers lieux, les pilotes naviguent et travaillent par commissions à eux délivrées par une administration qui encaisse les droits de pilotage, en rembourse une part au pilote, et le surplus sert pour couvrir non-seulement les frais d'administration, mais fait même partie du budget de recettes de l'état. Il s'ensuit donc que le pilote est un employé du gouvernement, et travaillant tant pour lui-même que pour le gouvernement; les réglemens vous obligent non-seulement de vous servir de leur ministère, mais de payer les droits de pilotage fixés par les réglemens, quand même on ne s'en est point servi par le motif qu'à l'époque où on se présentait à la station ordinaire en mer, il n'y en avait pas.

Les pilotes étant, en pareils cas, des employés du gouvernement, celui-ci devrait aussi être responsable des fautes commises par eux, mais loin de là, on est forcé de n'employer que les gens que le gouvernement vous désigne; il encaisse le pilotage, soit l'impôt par lui fixé, mais ne se reconnaît en aucun cas responsable des fautes ou des incapacités de ses employés.

Un système de pilotage général sera pour ainsi dire impossible à établir, mais chaque gouvernement qui a la haute administration sur le pilotage devrait faire une enquête sévère à chaque sinistre arrivant à un navire ayant un pilote à bord, et ne pas se contenter d'un simple rapport fait par le pilote même, qui trouve toujours moyen de s'excuser; et si l'on reconnaît par suite de l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage que la faute, la négligence, ou l'incapacité du pilote est la cause du sinistre, des amendes, des punitions, ou des destitutions, d'après la gravité du cas, pourraient leur être appliquées. On ne parviendra jamais à rendre l'institution parfaite, mais on pourrait y apporter de grandes améliorations, en surveillant de plus près la conduite des pilotes.

5.—*De l'Etablissement d'un système uniforme pour le placement des Bouées et Balises.*

Un établissement uniforme de placement de bouées, et une convention entre les diverses puissances maritimes pour les signaux qui doivent diriger les marins à l'entrée des ports et des havres, serait encore non-seulement d'une grande utilité pour la marine, mais on pourrait éviter par-là bien des malheurs, et Dieu sait le nombre de victimes qui ont été faites par suite de méprises provenant de ce que le même signal a deux significations opposées, non-seulement dans deux pays différens, mais même dans diverses localités appartenant à la même puissance.

Dans les ports français du Nord, lorsqu'on agite sur la jetée le pavillon rouge, c'est un signal de louvoyer, parceque les eaux sont basses; dans les ports du Midi, au contraire, le même signal signifie qu'on doit entrer.

Dans le Nord, la bouée noire indique que l'écueil est à gauche, donc qu'il faut tenir la droite.

Vous naviguez maintenant dans la Méditerranée, et habitué au balisage du Nord vous prenez la droite de la bouée noire, et aussitôt vous voyez échouer ou sombrer le navire, parceque dans le Midi la bouée noire indique que l'écueil est à droite.

Mais, dira-t-on, dans chaque localité il y a des pilotes qui connaissent parfaitement la position des lieux et les usages locaux; cela est vrai, mais combien de fois ne se trouve-t-on pas dans l'impossibilité, à cause du mauvais tems, de pouvoir embarquer un pilote, et que l'on se voit forcé de se diriger soi-même? Les cartes marines indiquent bien la position des bouées, mais surpris à l'improviste par un mauvais tems, a-t-on alors toujours le tems d'aller étudier les usages locaux pour savoir ce que signifient les signaux que l'on aperçoit? Cette seule observation ne suffit-elle pas, pour faire entrevoir le grand avantage qu'il y aurait de s'entendre, pour que les divers signaux employés par la marine eussent tous la même signification, et que l'uniformité dans le placement des bouées fût un guide certain pour le marin, d'éviter les dangers qui l'entourent.

6.—*De l'Etablissement des Phares et Fanaux.*

Si la haute mer est un domaine public, sur lequel toutes les nations peuvent passer sans être astreintes à aucune des formalités tracassières ou gênantes que les gouvernemens imposent au passage de leurs territoires, tous les états ont vu cependant la nécessité de rendre les attéragés aussi faciles que possibles, en plaçant des phares et des fanaux sur les côtes, et à l'entrée de leurs ports et rades, ainsi que sur les bancs et écueils extérieurs, qu'on est obligé d'éviter pour pouvoir approcher des côtes et rades.

En thèse générale, chaque état n'a, dans l'établissement de ces fanaux, pris à cœur que son intérêt particulier; mais à présent que par suite de diverses relations entre les états, des liaisons plus intimes se sont établies, et que la nature des circonstances portera à devenir de plus en plus sincères, on devrait viser au moyen d'établir un système général de fanaux et de phares sur les côtes et les endroits dangereux, et dans une telle concordance que toute méprise fût impossible, et même dans des endroits dangereux, conduisant ou se trouvant sur la route d'attérage de divers états, on devrait s'entendre pour en établir à frais communs. Le gouvernement qui prendrait l'initiative pour faire étudier ces questions, et tâcherait de les conduire à bonne fin, rendrait un grand service à la marine en général, et les résultats en seraient, de faire éviter souvent de grands dangers, et sauver la vie de bien des malheureux qui sont victimes du défaut de concordance qu'il y a dans le système général du placement des phares et fanaux.

S'il reste encore beaucoup à faire pour améliorer le système général de navigation, il est des circonstances particulières qui donnent lieu à des ré-

flexions, parcequ'un grand nombre de marins en sont victimes ; ce n'est donc pas sous le point de vue matériel seul qu'il s'agit d'examiner la question, car, convaincu, comme nous le sommes, que l'état de marin est déjà par lui-même une profession des plus dangereuses, il est du devoir de ceux qui, par leur position sociale, sont à même de pouvoir diminuer les chances de danger, de ne point perdre de vue cette obligation.

Le nombre de sinistres majeurs augmente journellement, et nous classons dans cette catégorie :—

1. Les navires perdus corps et biens, sans que jamais on en ait reçu des nouvelles.
2. Les incendies arrivant en mer dans des navires chargés de toute espèce de marchandises.
3. Les navires qui sombrent sous pleine voile, et dont on rencontre en pleine mer les coques flottantes, la quille en l'air.
4. Les sinistres arrivant par abordage, tant par bateaux à vapeur qu'entre navires à voiles.

Faire des recherches sur les causes de ces sinistres, proposer des moyens d'en diminuer le nombre, serait un service éminent à rendre à la navigation, et la main habile qui se chargerait de ce travail, mériterait bien de la patrie ; et en aidant à diminuer les chances de malheurs, on recevrait la reconnaissance de tous ceux qui, par leur état, sont obligés d'exposer journellement leur vie, et courent risque de se perdre corps et biens, faute de quelques précautions à indiquer ou à prendre par ceux qui, dans le silence de leur Cabinet, peuvent étudier à loisir la matière.

DES ASSURANCES MARITIMES.

Le contrat d'assurance maritime, qui n'était dans son principe qu'un contrat d'indemnité, ayant pour but d'être remboursé des pertes que l'on essuie par sinistres et événements de mer, est devenu insensiblement un contrat de spéculation et de lucre.

L'extension que cette branche d'industrie a prise depuis quelques années, non-seulement dans les pays maritimes ou les ports de mer, mais même à l'intérieur du pays n'ayant aucune navigation ni communication directe avec la mer, a fait entièrement dégénérer le contrat d'assurance.

Une grande concurrence s'est établie, et pour se former soit une clientèle, ou pour obtenir une préférence sur ses voisins, c'est à celui qui offrira non-seulement de se charger du risque à la plus basse prime, mais même à accorder des conditions ou des faveurs qui changent entièrement le contrat de son but primitif et de sa nature.

On ne peut méconnaître que l'art de la Navigation a fait de grands progrès depuis quelques années, et, qu'en thèse générale, les voyages d'outre-mer se font dans un bien plus court espace de tems qu'auparavant ; ainsi on est certain d'avoir moins de mauvais tems à essuyer pendant la traversée : donc, les chances de sinistres sont en faveur des assureurs, et cette seule considération suffirait pour justifier les différences dans les taux des primes actuelles, en comparaison de celles que l'on payait autrefois. Mais ce n'est pas le taux de la prime seul qui a enlevé à la branche des assurances maritimes sa position florissante, il faut plutôt l'attribuer aux conditions souvent incompréhensibles que divers assureurs accordent, et la légèreté avec laquelle on se soumet à satisfaire les caprices ou la spéculation de ceux qui se font assurer.

Le bon assureur doit être tenace lorsqu'on lui demande des diminutions ou réductions de primes sur celles établies par suite d'expérience acquise, il doit être sévère pour n'accorder que des conditions qui sont en concordance avec le genre de risque dont il se charge, et bien examiner si ce sont des opérations régulières de commerce, ou bien si l'assurance n'est point principalement basée sur une chance de bénéfice en cas de pertes, et après avoir mûrement examiné le risque et reçu la prime fixée, il doit être rond, en cas de réclamations pour remboursement de pertes ou d'avaries, ne pas se retrancher derrière

quelques irrégularités insignifiantes, dans les documens présentés à l'appui de la réclamation, car on ne doit jamais perdre de vue que le contrat d'assurances est essentiellement un contrat de bonne foi, et que la bonne foi qui a dû précéder la convention doit aussi la suivre dans son exécution; cependant, si par des motifs graves, il y a lieu à suspicion, l'assureur est bien en droit de se convaincre de la réalité des faits consignés dans les pièces à lui soumises, et si des fraudes ont eu lieu on devrait agir sans ménagemens et y donner toute la publicité possible.

Pour remédier à une partie du mal, les assureurs des diverses localités devraient se communiquer les grands sinistres dont on réclame le remboursement, et par-là on arriverait quelquefois à découvrir des manœuvres ou des actions coupables dont l'assureur loyal et le négociant honnête sont souvent victimes.

Ce serait entrer en de trop grands détails, que de vouloir rechercher les diverses contradictions que l'on trouve en comparant les conditions des polices d'assurances des principales places maritimes. Il est vrai que cela peut provenir des dispositions légales du pays d'où émane la police, mais du moins on devrait être d'accord sur les époques d'augmentation de primes pour les contrées où il y a changement subit de saison; ce sont cependant des faits positifs et chacun les explique suivant ses idées, pour ne pas dire ses caprices, et machinalement, sans se rendre compte de l'état réel des saisons et des moussons ou tempêtes qui règnent à des époques fixes dans diverses contrées; on passe outre sur les augmentations de primes qui d'ancienne date étaient fixées d'après les époques du départ ou de l'arrivée.

Un des graves abus donnant souvent lieu à bien des spéculations illicites, c'est l'admission dans les contrats d'assurances des valeurs convenues de gré à gré, soit des navires ou des marchandises.

Pour se rendre compte de quelques-unes des nombreuses spéculations auxquelles se prête le système d'assurance tel qu'on l'entend aujourd'hui, nous en examinerons seulement sommairement quelques-unes, entre autres :—

1. L'Exagération de la valeur de la marchandise.
2. L'Assurance sur corps de navires et armement.
3. L'Assurance sur fret sur la bonne arrivée.
4. L'Assurance sur marchandises.

1.—Exagération de la valeur de la Marchandise dans la police d'Assurance.

Pour ne pas faire dégénérer le contrat d'assurances de son but primitif, les rédacteurs du code de commerce n'ont autorisé l'assurance que pour le montant du capital mis en risque avec tous les frais jusqu'à bord.

Peu à peu on s'est relâché de ce principe, et on a admis la clause d'évaluation de gré à gré, vaille plus, vaille moins, le capital assuré devant toujours servir de base au recouvrement de la perte.

Non-seulement on a pris pour habitude de majorer le capital exposé en risque, d'un bénéfice espéré, mais on y ajoute encore assez souvent le fret payable lors de l'arrivée à bon port, et quelques assurés y ajoutent même les droits de douane à payer lors de la mise en consommation de la marchandise au lieu de destination; et on veut faire couvrir toutes ces irrégularités illégales par la convention faite et agréée par l'assureur, d'évaluation convenue de gré à gré, ou de vaille plus, vaille moins.

Toute personne au courant des affaires d'assurance, conçoit de suite les graves abus qui doivent résulter d'un pareil état de choses; l'assuré n'a non-seulement plus aucun intérêt à voir arriver sa marchandise, mais leur perte en cours de voyage lui procure un énorme bénéfice, parce qu'il réclame :—

1. Le coût de sa marchandise, plus les frais jusqu'à bord.
2. Le montant du fret non déboursé par lui, puisqu'il n'était payable qu'à l'arrivée de la marchandise.
3. Le montant des Droits de Douane, qui n'étaient également exigibles que lors de l'arrivée et de la mise en consommation de la marchandise.

L'arrivée en bon état de la marchandise constitue l'assuré en perte de la prime sur tout le montant dépassant la valeur ou le coût de la marchandise, tandis que la perte en route lui donne un bénéfice qu'il n'aurait jamais pu obtenir en cas d'arrivée de la marchandise ; donc, tout intérêt existe pour voir le navire se perdre.

Si tous les assureurs admettaient en principe que la justification de la valeur devait se faire en cas de perte, l'assuré n'aurait plus d'intérêt à contracter de pareilles assurances, mais comme quelques-uns seulement y tiennent, tandis que d'autres admettent l'évaluation faite dans la police, comme une convention contre laquelle il n'y a pas à revenir, les assurés ont bien soin, en faisant contracter des assurances, d'en doter ceux d'entre eux qui admettent l'évaluation faite dans la police comme convention réelle, et par suite de la concurrence existante entre les diverses places d'assurances, l'un se laisse entraîner par l'autre, et de cette manière les assureurs sanctionnent eux-mêmes des abus et des illégalités, seulement pour ne pas avoir l'air d'être plus difficiles que leurs concurrents.

Le code français et belge prohibe toute assurance sur bénéfice espéré, mais par un usage généralement admis on y déroge.

Le code de commerce Néerlandais admet comme légale l'assurance sur bénéfice espéré, mais il impose à l'assuré l'obligation d'en faire la designation dans la police ; la loi y met la restriction qu'en cas de perte l'assuré aura à prouver qu'il y aurait eu bénéfice en cas de bonne arrivée, car s'il résulte des preuves à faire qu'il n'y avait point bénéfice, l'assureur n'aurait rien à payer de ce chef ; et si le bénéfice est moindre que celui fixé dans le contrat d'assurance, l'assurance se trouve réduite à sa juste valeur, soit au montant du bénéfice qu'on aurait obtenu lors de l'arrivée de la marchandise.

Si les assureurs se tenaient positivement et sans dérogation à ces dispositions de la loi, le contrat d'assurance reprendrait sa vraie place et redeviendrait ce qu'il était primitivement, un contrat d'indemnité, soit de réparation de la perte réelle essayée par le sinistre ; mais aussi long-temps que les principales places d'assurances ne s'entendent pas sur les bases fondamentales qui devraient former le contrat d'assurance, on continuera à déplorer les spéculations illicites qui se commettent, sans avoir le moyen d'y remédier.

2.—Assurances sur Corps de navires et Armement.

Si cette partie de l'aliment des assurances maritimes donne le plus de difficultés, en cas de réclamation, pour remboursement d'avaries partielles, elle donne lieu à des spéculations aussi illicites pour le fond que ruineuses pour les établissements d'assurances. En effet, le tiers de différence pour compenser le neuf au vieux sur le coût établi des frais qu'entraîne la réparation des avaries et des pertes qu'un navire a essayées, compense-t-il, en thèse générale, les améliorations qu'un navire subit dans un radoub de quelque importance ? Ensuite, la valeur intrinsèque d'un navire diminue en proportion de son âge et des réparations qu'il a déjà subies, et cependant, les assureurs admettent généralement les deux tiers de coût justifié pour le remplacement des objets brisés, détruits, ou perdus dans un événement ou dans un des cas donnant lieu à réclamation, il s'en suit que pour de légères avaries à réparer les assureurs paient souvent 50% de la valeur estimée du navire ; et s'il est vrai que l'armateur paie le tiers dans les dépenses faites, il n'en résulte pas moins que son navire a reçu une amélioration bien au-delà de la valeur du tiers laissé à sa charge.

Une autre spéculation se fait encore par les armateurs de bons navires : ceux-ci n'en craignant point la perte totale, mais bien les avaries partielles, estiment leur navire aux deux tiers ou à la moitié de la valeur réelle, ils ne paient en conséquence qu'une prime proportionnelle, et cependant, en cas d'avaries, l'assureur doit rembourser les deux tiers du coût réel des réparations ou remplacements, tandis qu'il n'a reçu la prime que sur la moitié de la valeur intrinsèque ; ce système donne, il est vrai, la garantie aux assureurs que l'armateur a un intérêt à la conservation de son navire, et qu'il ne provoquera

pas la déclaration d'innavigabilité relative, à moins de combinaison préparée d'avance, de faire racheter son navire à bas prix en cas de vente, parcequ'il sait d'avance pouvoir le remettre en bon état à peu de frais.

Depuis quelque tems on a pris l'habitude, pour ne pas dire qu'il est admis en principe dans les ports de la Mer Pacifique ainsi qu'aux Indes, de déclarer de suite l'innavigabilité relative du navire aussitôt que les frais de réparations peuvent seulement être estimés de quelque importance, et on allègue pour motifs soit le défaut de matériaux ou le manque de fonds, et l'impossibilité dans laquelle se trouve le capitaine de se procurer par un emprunt à la grosse les fonds nécessaires pour faire face aux frais ; et cependant on voit reparaître ces mêmes navires en Europe, et souvent commandés par les mêmes capitaines, parcequ'à la vente ils ont bien trouvé moyen de s'en rendre propriétaires à vil prix, et alors ils ont bien trouvé les matériaux nécessaires pour les remettre en état de navigabilité.

Tous ces vices existent, les assureurs les reconnaissent, mais comment faire pour y porter remède et rendre au contrat d'assurance son véritable caractère, soit de ne le faire servir que comme moyen d'être indemnisé des pertes réelles qu'on a essuyées, sans en tirer un avantage réel, ni en faire une spéculation au détriment des assureurs ?

La législation française avait prévu le cas de spéculation en délaissement du navire en cours du voyage, en déclarant que le fret devait également être abandonné aux assureurs, et ayant fait défense d'assurer le fret, l'armateur perdait par conséquent le fruit de son opération, mais depuis que l'assurance sur fret a été généralement admise, cette garantie que la loi a voulu donner aux assureurs est devenue illusoire, et de bon cœur les assureurs ont encore aggravé leur sort en consentant, par clause expresse dans la police, qu'en cas de délaissement, le fret ne ferait point partie de l'abandon à faire du navire aux assureurs, et qu'il resterait en tous cas la propriété des armateurs.

Il en résulte que si les assureurs se plaignent des abus qui ont lieu dans les contrats d'assurances, ils les ont provoqués eux-mêmes, en dérogeant aux dispositions légales que la loi avait établies pour y mettre un frein et empêcher que ce contrat ne devint un moyen de bénéfice pour l'assuré.

Ce qu'il y a de plus désolant encore dans cette manière de faire, c'est que l'armateur consciencieux et de bonne foi ne peut concourir avec ceux qui spéculent sur le contrat d'assurance ; de là naît cette grande diminution dans les frets, dont le résultat est, que de bons navires appartenant à des assureurs consciencieux ne peuvent continuer à naviguer avec fruit, tandis que ceux qui leur font la concurrence ont des navires obtenus à vil prix par des moyens indélicats, pour ne pas dire illicites, et y trouvent encore du bénéfice.

Un grand abus existe encore, surtout en France, dans les assurances sur navires allant à la pêche de la baleine, soit même au banc de Terre-Neuve. L'armement et la mise dehors des navires allant à la pêche de la baleine occasionnent une mise dehors d'assez grande importance, soit en avances à l'équipage, provisions de bouche, futailles vides et ustensiles de pêche ; il est donc naturel qu'à la sortie, l'armateur tâche de se faire couvrir, par une assurance, de la perte du capital déboursé pour cet objet, mais la clause qu'on insère ordinairement dans la police, que pendant tout le voyage le capital assuré sera représenté soit par les objets sur lesquels portaient primitivement l'assurance, soit sur les produits de pêche qui pourraient se trouver à bord, est une des clauses les plus désastreuses pour les assureurs, car combien de fois n'arrive-t-il pas, qu'après un an ou dix-huit mois de navigation, aucune pêche de quelque importance n'a eu lieu, et cependant les provisions de bord sont déjà, pour la majeure partie, épuisées, une partie des ustensiles de pêche perdues, tandis que par la clause insérée dans la police d'assurance, le capital primitif est toujours considéré exister en valeurs représentatives à bord.

Dans quelle position se trouve maintenant l'assuré ? Il est obligé de relâcher pour se procurer d'autres vivres et continuer de nouveau le but de son voyage, soit la pêche, et si on ne réussit point on profite de la première occasion pour entrer dans un port où l'on sait d'avance ne pouvoir rien obtenir ; on

fait faire des simulacres d'expertises pour constater des dégâts ou des voies d'eau qui en réalité n'existent pas, et faute de pouvoir trouver les matériaux nécessaires pour remettre le navire en bon état on procède à la vente du tout. Les charges privilégiées et les frais absorbent le faible produit de la vente, et on réclame la différence des assureurs, de manière que d'une opération qui, par la nature des circonstances, devait être malheureuse pour l'armateur, les assureurs, n'étant point garants de la bonne réussite de la pêche, on fait une bonne affaire, et dans le cas le plus défavorable pour l'assuré il rentre sans perte dans son capital primitif, qu'ordinairement on a bien soin d'augmenter d'une somme quelconque pour couvrir les intérêts des avances faites.

Trouver moyen de remédier à de pareilles spéculations serait rendre non-seulement un grand service aux assureurs, mais les affaires en général n'en seraient que plus régulières, l'armateur honnête et de bonne foi, à qui de pareilles spéculations répugnent, n'aurait plus à redouter une concurrence désastreuse, uniquement basée sur une spéculation illicite contre les assureurs.

3.—*Assurance sur Fret.*

Diverses législations ont prohibé l'assurance sur fret, dont un des principaux motifs était d'intéresser l'armateur à la bonne arrivée de son navire, mais depuis que cette espèce d'assurance est devenue légale par des dispositions législatives de divers pays, et que dans ceux où il y avait défense de le faire, on le fait également en dérogeant aux dispositions de la loi par police d'honneur, tout intérêt à la bonne arrivée du navire est venu à cesser pour l'armateur; les assureurs eux-mêmes en ont fait un contrat de spéculation en faveur de l'armateur, en insérant dans la police, par clause expresse, qu'en cas de perte il n'y aura lieu "qu'à la production de la police sans autre preuve d'intérêt ou de valeur." Il en résulte qu'en cas de perte, l'armateur reçoit le montant de son fret assuré, et il profite :—

1. Des frais de pilotage d'entrée.

2. Des droits de navigation, de ports, et de bassins.

3. De la différence entre les gages dûs à l'équipage depuis le jour du sinistre jusqu'à l'époque où le voyage aurait été terminé en cas de bonne arrivée; les capitaines ayant ordinairement soin de placer leurs équipages sur d'autres navires, et ce pour éviter les frais de repatriement, qui sont, d'après la loi, à charge de l'armement. Pour qu'une assurance sur fret fût régulière, on devrait, en cas de sinistre, en déduire tous les frais et dépenses qui auraient dû être payés en cas d'arrivée du navire à bon port; de cette manière, l'armateur serait réellement indemnisé de la perte que le sinistre lui fait éprouver, et rien au-delà. Le contrat d'assurances redeviendrait alors ce qu'il était primitivement, un contrat d'indemnité, et non un contrat de spéculation et de bénéfice.

4.—*Assurances sur Marchandises.*

Il faudrait entrer en de trop grands détails si on voulait énumérer toutes les différentes irrégularités qui se commettent, tant dans la constatation du degré d'avarie dont on fait supporter la conséquence aux assureurs, que dans la manière d'établir le montant de la perte dont on réclame le remboursement des assureurs.

Chaque place d'assurances a sa manière de régler, aucune base fixe n'est établie, le texte imprimé des diverses polices d'assurances ne détermine rien à cet égard, tout est laissé dans le vague et à l'arbitraire, les usages locaux seuls servent de règle à ceux qui sont chargés de faire les décomptes; de là des variantes, d'après les circonstances du tems, et aussi des abus qui se propagent, et qui à la longue passent comme règle de droit; on les déplore tous les jours, mais comment y porter remède?

Les assureurs de Hambourg et de Brême ont, par des réglemens particuliers, établi quelques bases fondamentales pour les assurances contractées d'après leurs polices spéciales; mais, par clause particulière, on y renonce

souvent, en acceptant les assurances aux clauses et conditions d'autres places. Ainsi on se soumet souvent à des usages et à des manières d'établir les décomptes de perte dont on ne connaît pas les conséquences, et on voit seulement, après règlement de compte, qu'on a été mystifié par ceux qui, sous prétexte de préférence, vous ont engagé à accepter l'assurance.

Le seul moyen d'y remédier en partie, c'est que les assureurs ne devraient jamais signer des polices qu'aux conditions de leur police locale, ils en connaissent tous les détails et savent par-là en calculer les conséquences.

L'examen du tableau général du taux de franchise auquel les marchandises s'assurent sur les diverses places d'assurance, fait entrevoir des contradictions inexplicables; mais en examinant à fond cette partie du contrat d'assurance, il y a des différences de taux de franchise qui peuvent s'expliquer par des dispositions locales, car tel article assuré à une franchise d'avarie quelconque est encore admis à la consommation dans un pays, quoiqu'il se trouve déjà plus ou moins avarié; tandis que par mesure sanitaire la destruction en est ordonnée pour cause de salubrité publique dans une autre localité. Il est donc très difficile de poser des bases fixes à ce sujet, l'assureur connaissant son état doit savoir apprécier la qualité ou le genre de marchandise, eu égard aux pays de provenance et de destination; c'est là un des grands talens d'un assureur, quoique généralement on n'y fait pas grande attention au moment de la signature de la police.

Une clause que la concurrence entre les assureurs fait admettre de plus en plus, c'est la division de la marchandise par séries, suivant l'ordre des numéros de débarquement.

Ce n'est pas dans le nombre plus ou moins grand des colis que gît l'inconvénient; si on prenait pour base les numéros d'ordre que portent les colis d'après la facture d'expédition, on aurait des séries établies lors de la signature de la police, il ne reste alors plus rien à l'arbitraire, des circonstances indépendantes de la volonté de l'homme déterminent les quantités de colis appartenant à chacune des séries, et le taux de franchise étant stipulé d'avance, une marche régulière fixe la position des assureurs; mais en est-il de même lorsqu'on a admis la division des séries par numéros d'ordre de débarquement des colis? Pour s'en convaincre on n'a qu'à bien se pénétrer de la manière dont se fait le débarquement des marchandises; n'est-on pas toujours maître de faire débarquer un certain nombre de colis, qui portant alors tous des numéros qui se suivent, forment des séries de colis avariés, et tombent par conséquent à charge des assureurs?

En France, on a voulu y remédier en insérant dans la police que le débarquement doit se faire par plans horizontaux d'arrimage, mais ce sont de ces dispositions formulées dans le cabinet, dont tout homme pratique connaît l'impossibilité d'exécution, et dont par conséquent on ne s'inquiète point. Le système de former des séries devrait entièrement être abandonné des assureurs; la majeure partie des marchandises qu'on embarque, tant dans les Colonies que sur le Continent, portent des numéros ou marques par colis, et lorsque le commerce saura que ce seront les numéros ou marques distinctes placées sur les colis au moment de l'embarquement, qui seules serviront de base pour la formation des séries, l'usage sera bientôt généralement adopté de n'embarquer des marchandises que parties de marques distinctes, ou après les avoir marquées de numéros suivants, depuis le No. 1 jusqu'à la fin.

Le règlement de perte par avarie particulière laisse en général beaucoup à désirer: quelques assureurs exigent l'estimation de la valeur saine au prix d'entrepôt, soit les droits de douane non payés, et par conséquent la vente également en entrepôt; d'autres exigent l'estimation de la valeur en consommation, soit droits de douane acquittés, et la vente également sur le même pied. D'autres enfin admettent la vente en entrepôt et l'estimation sur le même pied, mais dans le décompte on ajoute aux deux valeurs le montant des droits de douane.

Ces trois manières donnent des résultats très différents, et cependant ce n'est que ce résultat obtenu qui fixe ou détermine le montant de la perte qui

est ensuite remboursée en proportion de la valeur assurée, soit la somme évaluée et admise de gré à gré dans la police.

Exemple :—

	Francs.
1. Marchandises estimées, valeur en entrepôt, soit droits non payés, à	1100
Produit de vente également en entrepôt	990
Perte	Fr. 110
Soit 10 % sur francs 1100.	

	Francs.
2. Marchandises dont la valeur est estimée en consommation, soit les } droits de douane acquittés, à	1200
Produit de vente également en consommation	1090
Perte	Fr. 110
Soit $9\frac{167}{1000}$ % sur francs 1200.	

	Francs.
3. Marchandises estimées, valeur en entrepôt	1100
Droits de douane ajoutés	100
	Fr. 1200
Produit de vente en entrepôt	Fr. 990
Droits de douane ajoutés	100
	1090
Perte	Fr. 110
Soit $9\frac{167}{1000}$ % sur francs 1200.	

La vente publique, pour cause d'avarie, donne lieu à des frais extraordinaires qui n'auraient point eu lieu si la marchandise fut arrivée en bon état.

En Angleterre, en France, et en Belgique, les assureurs remboursent les frais extraordinaires pour autant que la perte, ou la différence entre la valeur estimée et le prix de vente atteint la franchise. En Hollande, au contraire, on déduit les frais extraordinaires du produit de la vente ; le résultat de cette dernière manière de régler fait que la franchise est atteinte pour les assureurs, en Hollande, tandis qu'elle ne l'est pas pour les autres assureurs.

Par exemple :—

	Francs.
Valeur estimée	1000
Franchise 10 % francs 100.	
Produit de vent	910
Perte	Fr. 90

Soit au-dessous de la franchise.

	Francs.
Valeur estimée	1000
Produit de vente	Fr. 910
Frais	20
Produit net	Fr. 890
Perte	Fr. 110

Soit 11 % donc à charge des assureurs.

Il s'en suit que les taux de la prime peuvent varier dans divers endroits, et que les assureurs trouvent la compensation dans leur système particulier de règlement des comptes de pertes, mais le commerce n'envisageant que la prime qu'il paie, prend toujours pour base le taux le plus bas indiqué dans le prix courant de l'un ou de l'autre endroit, et finit par exiger et obtenir le plus bas, avec des conditions plus favorables ; de là naît la diminution graduelle des primes et par conséquent les mécomptes, soit les pertes des établissemens d'assurances.

Toutes ces considérations prouvent à l'évidence le grand avantage qu'il y aurait pour tous les établissemens d'assurances en général de pouvoir se mettre d'accord sur les bases fondamentales du contrat d'assurance ; le commerce en général ne s'en trouverait point lésé, et le négociant honnête et consciencieux ne se verrait plus contrarié dans ses opérations par ceux qui, étant moins scrupuleux que lui, ne cessent de lui faire la concurrence, en retirant un profit illicite d'un contrat qui, d'après sa nature, ne devrait procurer qu'une indemnité pour des pertes essayées par un des cas ou événemens prévus.

Cette note n'ayant d'autre but que d'indiquer sommairement quelques-uns des abus qui se commettent, par suite de la grande concurrence entre les divers assureurs, on pourra entrer plus tard dans des développemens sur les points qui auront été pris en considération, si tant est que les assureurs parviennent à se donner franchement la main, non pour en faire un monopole contre le commerce, mais pour remédier aux maux dont ils ont tous à se plaindre, sans avoir la force de pouvoir y remédier.

APPENDIX B.

A Report on the various branches of Assurance in Germany. Addressed to the Meeting of distinguished representatives of Assurance interests from all parts of the world, held on the 5th of July, 1851, on the occasion of the Great Exhibition of the Industry of all Nations. By Herr E. A. MASIVS, of Leipsic.

MUCH HONOURED ASSEMBLY :—I am commissioned by several of our most noted Assurance Companies to present to you, gentlemen, their heart-felt good wishes on the occasion of this meeting. I am also desirous of offering to you their expressions of sincere friendship, and well-deserved acknowledgment of the endeavours which you are making to serve the important business of assurance, and to unite the sympathies which this science excites amongst the managers of Companies in all parts of the world where it is known, and of expressing their admiration of those enlarged practical ideas which have given rise to this congress, and induced you to summon your colleagues together from all parts of the world. I thank you in their name, and in that of the branch of industry which is represented by the meeting; and I do so, as expressing not only my sincerest thanks for the honoured invitation I have personally received, but those of my colleagues in Germany to whom you have likewise addressed it. But besides being the interpreter of their sentiments, I will endeavour to add a stone, rough though it be, to that great building of civilization in which we assurance-men are labourers, and to paint for you as true a picture as possible of the condition of this highly-important branch of industry in Germany, so as to enable your nice discrimination to separate the good from the bad, and to perceive that, in spite of some excrescences, assurance generally in Germany not only stands on the basis of an advanced development, but has succeeded in obtaining and preserving a degree of estimation from the public, and from the civil authorities, which is not found in all countries of the continent, and which owes its existence to the highly equitable, conscientious, and circumspect administration of our German Companies in general. Individually I present you my thanks for your repeated agreeable invitation to this memorable congress, conveyed under the impression of finding in me, owing to my feeble performances in practice and theory, a representative of these great and important interests in Germany in all their different parts,—a task which only the truly practical man can appreciate, who knows how many years are required, not only to study the science, but to obtain and to collect the experiences in every different branch which are daily undergoing change, and forming new examples for the conduct of our business. I desire to convince you that I have gone through the practical study of all branches of assurance; and that, in giving you a true report of all the present assurance interests in Germany, I have ventured upon it as having been for many years accustomed to watch the operations of all the Companies, and if not always to guide new schemes, at least to keep over them a certain degree of control.

Maritime Assurance, which is really only of consequence at Hamburg and Trieste, is at the present time in a very precarious state as to the results of gain and loss. In Hamburg, through the pressure of home and foreign competition, the business suffers greatly, and the fate of the Companies lies in the hands of the managers. The annual reports themselves show how much tact and experience are necessary to form a good manager, and that a man can only become such by the education of actual service. Where that is not the case the experience of the shareholder is purchased dearly. For some years, however, the business of the Companies has been better administered in this respect, and a slight improvement has also taken place in the premiums. In the year 1845 the average amount was $1\frac{1}{2}$ per cent.; in 1846, $1\frac{3}{8}$ per cent.; in 1847, $1\frac{1}{2}$ per cent.; and in the year 1850, for a sum insured of 313,000,000 banco marks (about £26,100,000), $1\frac{3}{8}$ per cent. In the year 1848 there were

insured about 249,000,000 banco marks (£20,750,000), and in 1849 about 281,000,000 banco marks (£23,417,000). In Trieste there is more union amongst the insurers (notwithstanding that they are without an Insurance Association similar to that existing at Hamburg), and they suffer accordingly fewer losses, although their risks are on the average of an inferior class to those which are undertaken at Hamburg, where the chief business is carried on. The Rhenish Companies at Wesel, Dusseldorf, and Cologne, like the National Assurance Company (*National Versicherungs Gesellschaft*) in Stettin, push the business of sea insurance mostly as a collateral branch, from which they cannot very well free themselves. They know and see the danger, and seek to protect themselves as much as possible by reinsurances.

Life Assurance was first introduced in the year 1828-1829 by the proprietary German Life Assurance Company (*Deutsche Lebensversicherungs Anstalt*) in Lubeck, founded in the year 1828, and in the year 1829 by the Mutual Life Assurance Bank for Germany (*Lebensversicherungs-bank für Deutschland*), in Gotha. It has in truth made a satisfactory progress; but is still by many degrees not so familiar to the people, and will for a long time not be so much profited by, as in England. Much of this is owing to the difference of the national character, and to our laws relating to land, and we may even say to our inferior wealth, although the latter argument would lead us to expect the contrary result. Of Mutual Companies we possess six; namely, in Gotha, Leipsic, Brunswick, Hanover, Vienna, and Hamburg. The greatest and most important of all is that of Gotha, which consists of about 16,000 persons, and has 25,304,200 thalers (£3,643,460) assured. After Gotha comes Leipsic, with upwards of 5,000,000 thalers (£714,286); the rest have far less amounts of capital sums assured. A like number of Proprietary Companies have been established in Lubeck, Berlin, Trieste, Munich, Frankfort, and Hamburg; but altogether they are far from having yet reached the sum which Gotha has obtained by itself. The greatest is the Berlin Company, with 8,000,000 thalers (about £1,143,000); after that follows Lubeck with 8,000,000 marks current (about £470,000). In general the Companies in Germany may be considered to be in a healthy state; they have all been formed on the model of the English Companies, and their operations are founded on the best recognized tables of mortality in England. Whosoever at first merely copies tables of rates, without a mathematical knowledge of the construction of tables of mortality, soon becomes convinced of the untenable character of his business, and has afterwards to make good the losses which he may have incurred at an earlier period. On the other hand, we have been for several years employed in bringing into consideration these long-neglected statistics; and foreign countries may at no distant time expect to procure some good tables of observations of mortality in Germany. Amongst others, I may mention those of Herr Oberrechnungs-rath Brune, in Berlin, and of the Statistical Society for the Kingdom of Saxony, in Dresden, by whom this subject is earnestly inquired into.

Besides the above-mentioned grounds why Life Assurance is yet so little participated in by us, may be reckoned a very important one,—the defects arising from too great competition. Unusually powerful reasons concur on all sides in this year in proving this assertion. In the town of Cologne a Company has been founded called the *Germania*, with a share capital of 6,000,000 thalers (£857,000); in Leipsic, another of the same kind, the *Teutonia*, has been projected, with 1,000,000 thalers share capital (£143,000); and the Prussian National Assurance Company (*Preussische National Versicherung Gesellschaft*), in Stettin, and the *Azienda Assicuratrice*, in Trieste, are desirous of extending their assurances to the lives of men. So that if the Government grant permission, we shall have in 1851 no less than four new Proprietary Life Assurance Companies!

Fire Insurance, in so far as the *private* Companies (*Die Privatversicherungs Gesellschaften*) are concerned, is fully established in Germany, and in its management, with respect to the insured, is carried on in a spirit of justice

and liberality, and knowledge of affairs, found in few other countries. From the very active competition which exists amongst the native Companies—not to speak of foreign Companies to which the liberty of operation has been conceded—it is almost generally taken advantage of by the population, with the exception only of the inhabitants of the chief towns in Austria; viz., Vienna, Prague, and Pesth; as also people of the fourth rank, being petty tradespeople, day-labourers, handicraftsmen, small cultivators of land, and cottagers; the first, because they are believed to dwell in fire-secure buildings; and the last, because on account of their small property the costs of insurance would come higher to their share than the just premiums, and they are impressed with the idea that they could not afford the outlay: neither does it happen that the Companies seek to draw the latter to them, however great in other respects may be their hunting after assurances.

The condition of the German private Assurance Companies may in general be looked on as normal, though the pernicious custom “not to make the premium reserve dependent on a full and careful account, but on the close of the year to reserve an arbitrary sum,” is not yet laid aside by two of the Companies.

We possess at present twenty Fire Insurance Companies at *fixed premiums* (Proprietary Companies), which together assure to the amount of nearly 2,000 millions of thalers (about £286,000,000). The average premium may be reckoned to be not quite 2 per thousand. The profit to the shareholders varies very considerably, and, exclusive of interest, amounted in the last year from 8 to 40 thalers per nominal share of 1000 thalers, of which ordinarily about 20 per cent may be paid up. Of the old Companies, only the Leipsic Fire Insurance Company (*Leipziger Feuerversicherungs Anstalt*), and the Fatherland in Elberfeld (*Vaterländische*), perhaps also the Berlin (*Berliner*), go on their quiet regular course, and do not suffer themselves to be put out of the way through apprehension of their elder sisters in Aix-la-Chapelle and Cologne, or through the powerful exertions of their younger sisters in Magdeburg and Breslau, Frankfort and Stettin. If, however, this driving and hunting after assurances be justifiable, which can only be accomplished at the cost of the shareholders, and by the premium for insurance being continually depreciated, to expect the same solid business hitherto obtained in Germany is a thing which must make me, and every impartial competent judge, shake our heads with doubt.

Of Mutual Private Insurance Companies we possess thirteen. Three of these, including the Gotha Bank, with sums insured of about 400,000,000 thalers (£57,142,000), extend their operations into all Germany, and insure moveable and immoveable property; eight insure only moveable agricultural property; and two, in Vienna and Stuttgart, only buildings. The property insured by all these Companies is valued at 700,000,000 thalers (£100,000,000).

With regard to insurance of immoveable property, there exists in several countries Government Fire Insurance Companies (*Staats-Brand Versicherungs-anstalten*), with compulsory payments, as, for instance, in Saxony, Baden, &c., in which the average tax required is between 2 and 3 per 1000. In Austria there exist in the greater part of the Crown lands compulsory, but very imperfect, Insurance Unions, which nevertheless hold out but very small chance of security. In Prussia the system of compulsory insurance is almost at an end; and so many Fire Societies have established themselves under the orders of the State, that in many Government districts two or three of them exist, and the towns are separated from the country. Through this separation forty to fifty such Unions exist in the country, but a few only of which are qualified to guarantee security; whilst in general the contributions are high, and in some cases almost unattainable. This condition in Prussia is unhealthy, and must sooner or later be altered.

Next to the preceding branches of assurance, *Hail Insurance* is here the best known and represented. It is here, as in other countries, still in its infancy, although it may be asserted that Germany above all others on the

Continent is that country where it appears the most cultivated, if we reckon as the first essential for this cultivation the guarantee of security.

The whole difficulty in this country, as elsewhere, consists in the unmeasurable and variable nature of the casualties; in other words, in the impossibility of obtaining other than an approximate proper and positive tax for the risk. The distant future may perhaps bring a correction, when all the Companies have kept a careful register over the yearly losses happening in given spaces of surface, and when, as the position of these Companies for the before-mentioned reasons is uncertain, they publish such tables for the keeping and bringing together of the results, although I myself have experienced that often but a few hours suffice to annul the computation from observations (on hail-storms) extending over several years. Next to this evil, our Companies based on the system of previous payment of the premium, suffer from the defect that they avail themselves so little of their only resource, of the formation and keeping up a large reserve fund, and much oftener seek and strive for prosperity by giving large dividends out of the yearly surplus. If this rejected principle had been earlier followed, we should not now find it necessary to notice that within forty years last past about six Mutual Companies have been followed to the tomb. For some years past this important and only secure foundation of their existence has been known and followed by several Companies, and they may venture to anticipate therefrom more security for the future. An interesting plan, and deserving imitation, is that which the Thuringian Hail Insurance Company, established last year in Weimar, (*Thüringischen Hagel Versicherungs Gesellschaft in Weimar*) hit upon, whereby the assurance which the members guarantee amongst each other is increased by a share capital of 100,000 thalers (£14,300), which is to be available whenever the premiums, surplus of premiums, and reserve fund, should not be sufficient to fully discharge the losses.

We possess altogether nineteen Hail Insurance Companies founded on the mutual principle, and one proprietary. The last was founded in Berlin in 1822, reconstituted in the year 1831, and is the strongest of all, since it possesses a sum insured of 17,000,000 thalers (£2,430,000). The total amount insured against hail may be reckoned at about 80,000,000 thalers (£11,430,000). The Mutual Companies allow their members partly to pay the single or double premiums in case of deficiency as an after-payment, the proportion of this after-payment not being fixed; others proportion the whole deficiency that is required to be made up at the close of the season, and collect the same in a single subsequent reckoning. One Company, founded two years since, having a chief business in Cologne and Berlin, has introduced from France the regulation that besides the payment of premium no further liability is incurred. The losses by this system can only be paid so far as the premiums allow, which plan has little in its favour, and much against it.

The assurance of *Annuities and Reversions*, so far as concerns those who partake of the benefits, goes hand in hand with life assurance in the results; but the causes which produce them are widely different. In life assurance we promised *too little*—in annuity assurance *too much*! In southern and eastern Germany it dates from 1825 to 1835, but a great impulse was given to it on the establishment of the Prussian Annuity Assurance Company, 1838-39; and it increased, at least in northern Germany, in a remarkable ratio. This ratio of increase was entirely owing to the misrepresentations and the deceptions which the organs of the Companies at that time permitted, and which were shared in by the press, and thus transmitted to the people. Thus some believed, for instance, that out of one inadequate payment of 10 thalers they would after twenty years be able to acquire an annuity of 100 thalers; or from 10 thalers payment for a proportionately few years, obtain possession of 150 thalers annually. Since that time the public have much sobered down, and have proceeded on just principles in estimating the proportionate rates of annuity. In the meanwhile a better knowledge of annuity assurance, and a calmer consideration of the subject, have been obtained; and the Companies

have been and are daily used as great savings' banks by careful fathers of families, who wish to provide something for their advantage in more advanced age. The nine Mutual Annuity Assurance Companies of Germany have assured what is equal to a capital sum of 15,000,000 thalers (£2,143,000), and up to the present time have each been in a position to form for every year classes of the particular year (*Jahresgesellschaften*), since in several of the Companies all the classes of the assured are not invariably blended together.

Cattle Insurance is, of all kinds of insurance, the one which has the least prospered, or been able to acquire the confidence necessary to the management of the business; and I would again repeat what I have on former occasions expressed in my writing, that it can scarcely be maintained so as to indemnify all cases of loss. Besides a very laborious and expensive management, it requires a continual control, which cannot be kept up, seeing that the mortality is in general too high, and that the objects insured cannot support the heavy charges. When cattle are uninsured, far more circumspection is applied by the owners to their preservation and care, and losses are much less frequent; besides, with the exception of those arising from epidemic diseases, they are lighter to bear, as the diminution is compensated by the young animals reared, and considerable net proceeds accrue to the proprietors from the surviving stock. The more extensive breeders in healthy pasture lands and climates consider it therefore preferable to be self-insurers, and those who are less favourably situated are unable to support a Company, as the premiums to be contributed amount to too high a sum.

These are the reasons why cattle insurance, which I first introduced into Germany in the year 1830, has not succeeded in raising itself in the same degree as other branches of insurance, and why no Company of the kind has reached the tenth year of its existence. At present there are in Germany only two subsisting Societies on the mutual plan; one of them, since 1846, at Darmstadt, for the province of Starkenburg, and the other, since 1848, at Cologne, with the title of Cologne and Munster Cattle Insurance Union (*Köln-Münster Vieh-versicherungs Verein*). Both have Government protection and corporate rights; nevertheless they have recently but narrowly escaped the fate of their several departed sister-associations. The Cologne-Munster Union in the year 1850 had insured a sum of £145,318. The receipts of premium were £3,950. Expenses of management, £1,289. Losses, £3,680, reckoned at two-thirds of the value as estimated for compensation. The cases of death may thence be taken at about 4 per cent.,—a rate of premium which in fact only such farmers would take care to lay out as are in hopes of gaining more by such a course.

At the present time insurance has not extended itself in Germany to any other objects than those already named, with the exception of the *Insurance of Goods in Transit*, by carriers and by railway, on rivers and seas; and to a few small and very badly organized associations for *Military Substitutes*. The German goes to work in all his undertakings with calmness, discretion, and precaution, and therefore remains indifferent to the many various experiments which are made in Paris, and seldom end successfully. Here one has not yet allowed a superior officer, director, cashier, or manager to become involved by dishonest, deceptive dealings, and far less that a Fire or Life Insurance Company should fall into insolvency: and the foundation of all this consists in the business being here conducted with a rare security, precaution, and conscientiousness. Our German Companies have no direct connection with abroad, if we except a few Fire Insurance Offices which have recently sought to secure business with America; they have, however, entered into re-insurance contracts with Belgian, French, and Dutch Companies, by which the latter are not unfrequently interested in the case of great casualties abroad. On account of the great diversity of Germany's position, legislation respecting insurance is very various. In Austria and Bavaria foreign Companies, whatever be the risks they insure, are forbidden; the same holds good in Prussia, where, however, a concession has been granted (excepting the German Phoenix and the Austrian Companies) to all the other great German Fire Insurance

Companies, and to one English Company besides. The regulations have not hitherto been so stringent for the transaction of business in the branch of Life Assurance, although the concession for it is only granted to foreign Companies in exceptional cases. In Saxony Fire Insurance only is subjected to the restraint of concessions, and since the year 1848 there has been much liberality in that respect. No concession is here required for the transaction of all other kinds of insurance business. It would extend too far to cite on this occasion the universally varying regulations of each State; I must therefore refer for details to my "Doctrine of Insurance" (Leipsic, 1846, *Festsche Buchhandlung*), as all the laws relating to insurance are there collected. Of English London Companies, the Crown, Eagle, Medical Invalid and General, and Professional Life Assurance Companies, the Phoenix Fire Insurance Company, and the Globe Fire and Life Insurance Company, are represented at Leipsic; other foreign Companies (reckoning Trieste with Germany) have no establishment here. Germany is no ground for the French Offices; they were shut out in the year 1800, and find no confidence, since only the unsound present themselves, and desire to recover their position here.

I close this Report with the proposition, that it may please the much honoured Meeting to direct their deliberations particularly to two of the most important and necessary points in the prosperity of insurance: namely—

(a.) The investigation of general regulations, whereby the further depression of premiums (which is evident, and is a subject of importance in all countries) may receive a check: and

(b.) To make the experiment whether it be possible, by endeavouring to produce unity of action, to establish a system which might serve the associated Companies as a guide in the matter of tariff and compensation for losses.

Finally, and of greater importance, is the collection of statistical returns relating to the different branches of insurance; and since every one of the honoured individuals present must be favourable to it, it would be desirable that this Meeting should take the opportunity of founding an extensive and permanent union of experienced persons from all parts of the world, and that such returns should be annually communicated to the central management in London, and the results communicated to all the members through the organ of the association, *The Assurance Magazine*.

Leipsic, 20 June, 1851.

E. A. MASIUS.
